

DEUTSCHE BAUZEITUNG

Wochenblatt

Zusendungen bittet man zu richten:
An die Redaktion der Deutschen
Bauzeitung, Berlin, Oranien-Str. 75.

Bestellungen übernehmen alle Post-
Anstalten und Buchhandlungen, für
Berlin die Expedition, Oranienstr. 75.

Insertionen (2½ Sgr. die gespaltene
Petitzeile) finden Aufnahme in der
Gratis-Beilage „Bau-Anzeiger.“

herausgegeben von Mitgliedern

des Architekten-Vereins zu Berlin.

Preis 1 Thlr. pro Vierteljahr. Bei di-
rekter Zusendung jeder Nummer
unter Kreuzband 1 Thlr. 5 Sgr.

Redakteur K. E. O. Fritsch.

Berlin, den 29. Juni 1871.

Erscheint jeden Donnerstag.

Inhalt: Der Festschmuck Berlins für die Siegesfeier des 16. Juni 1871
— Variationen zum „Thema der Stromregulirungen“ (Schluss). — Geländerpfeifen
aus dem Treppenhause des Tribunal de Commerce zu Paris. — Mittheilungen
aus Vereinen: — Architekten-Verein zu Berlin. — Vermischtes: Die neue
Berliner Verbindungsbahn. — Ein Begrüssungsfest für die aus dem Felde heimge-

kehrten Fachgenossen. — Ein Vorschlag zu einem neuen Verfahren für die Aus-
führung der städtischen Neubauten Berlins. — Berichtigung. — Bauwissen-
schaftliche Fachliteratur im 2. Quartal 1871. — Personal-Nachrichten
Briefkasten etc.

Der Festschmuck Berlins für die Siegesfeier des 16. Juni 1871.

Soweit die deutsche Zunge klingt und deutsche Zeitungen ihren Lesern die Tagesnachrichten vermitteln, ist des grossartigen Festes, mit welchem die Hauptstadt des deutschen Reiches die Vertreter des siegreich heimkehrenden Heeres empfing, als eines nationalen Ereignisses gedacht worden, an dessen glanzvollem und glücklichem Gelingen das ganze Volk freudigen Antheil zu nehmen hatte. Und nicht als letztes und nebensächliches, sondern als eines der wichtigsten Momente für dieses Gelingen, für solchen grossartigen Aufschwung des Festes ist allseitig die Thätigkeit gewürdigt worden, welche die Kunst in der Herstellung eines entsprechenden Festschmuckes hierbei entfaltete. Beschreibungen dieses künstlerischen Schmuckes erfüllen daher alle Blätter und mit geschäftiger Eile sind Photographie und Zeichnung bemüht gewesen, Bilder der schnell hervorgezauberten und schnell vergangenen Herrlichkeit festzuhalten, von denen in kurzer Frist die Schaufenster aller Kunstläden und die Spalten aller illustrierten Zeitschriften überschwemmt sein dürften.

Gegenüber einer solchen Fülle von Mittheilungen, die nothwendig bereits eine gewisse Uebersättigung und Ermüdung hervorgebracht haben müssen, hat eine nachträgliche Schilderung jenes Festschmuckes, wie sie die Pflicht uns auferlegt, einen schweren und undankbaren Stand — um so schwerer und undankbarer, je ausführlicher und eingehender sie auf die Details der künstlerischen Vorbereitungen eingehen wollte. Wir glauben daher im Einverständnisse mit unseren Lesern zu handeln, wenn wir uns mit einer möglichst gedrängten und kurzen Darstellung des Gesamtbildes genügen lassen und dafür versuchen wollen, mehrere besonders bedeutende Momente hervorzuheben, sowie einige allgemeine Resultate daraus zu ziehen.

Der Beschränkung, welcher eine kritische Würdigung derartiger künstlerischer Schöpfungen sich zu fügen hat, sind wir uns hierbei wohl bewusst. Denn nicht allein, dass vergängliche, nicht für den ruhigen Genuss, sondern für die Wirkung des Augenblicks bestimmte Festesdekorationen nicht mit demselben Maasstabe gemessen werden dürfen wie Leistungen monumentaler Kunst, dass bei jenen eine gewisse Vernachlässigung des Details verzeihlich, ein Hinarbeiten auf den Effekt geradezu geboten ist: so treffen bei derartigen Aufgaben meist auch eine Reihe von Schwierigkeiten und Hindernissen zusammen, welche die schliessliche Gestaltung des Festschmuckes fast ebenso sehr als Werk des Zufalles, wie als bewusste Schöpfung des Künstlers erscheinen lassen, dessen bestes Geschick es sein muss, sich in raschem Entschlusse mit diesen Zufälligkeiten abzufinden. Wie oft stellt nicht bei der Kürze der Zeit, welche für Erfindung und technische Ausführung gegeben werden kann, die Nothwendigkeit sich ein, für die Verwirklichung einer Idee sich ohne Wahl mit einem ungenügenden Auskunftsmittel behelfen zu müssen, wie oft wird es plötzlich als überhaupt unmöglich erkannt, eine mit Vorliebe gepflegte Idee verwirklichen zu können, und ein neuer Plan muss an deren Stelle treten! — Soviel wir erfahren konnten, haben derartige Hindernisse auch im vorliegenden Falle in reichem Maasse sich geltend gemacht und um so grössere Anerkennung und Bewunderung verdient es, dass die Spuren derselben an der Leistung verhältnissmässig so wenig zu Tage treten — ein ehrenvolles Zeugnis nicht allein für die leitenden und erfindenden Künstler, sondern auch für die vorzüglichen Hilfskräfte, die denselben sich willig zur Verfügung gestellt hatten.

Selbstverständlich ist es uns völlig unmöglich, des Festschmuckes, mit welchem aus der Initiative der Einzelnen heraus fast alle und selbst entlegene Strassen sich geziert hatten, näher zu gedenken, obgleich es unter diesen Dekorationen an mehreren reicheren Leistungen nicht fehlte, welche der künstlerischen Beachtung wohl werth waren. Im Allgemeinen freilich sind die Verhältnisse einer Stadt wie Berlin viel zu gross und namentlich die Strassen viel zu breit, als dass ein in üblicher Weise an den Häusern angebrachter Schmuck von Fahnen, Guirlanden und Teppichen — zumal wenn die letzteren vorwiegend verschossene Fussteppiche sind — im Stande wäre, einen imposanten festlichen Gesamteindruck hervorzubringen. Um einen solchen zu erzielen, bedarf es entschieden ausserordentlicher Veranstaltungen, die nach einem einheitlichen Plane und mit so reichen Mitteln, wie sie die Gemeindebehörden zur Ausschmückung des eigentlichen Festschauplatzes, der Siegesstrasse, bewilligt hatten, ins Werk gesetzt werden müssen.

Nicht so leicht mag eine Aufgabe, wie sie den betheiligten Künstlern hier erwuchs, jemals in ähnlicher Weise gestellt worden sein. Einen Strassenzug, der vom Fusse des Kreuzbergs bis zum Lustgarten nahezu $\frac{3}{4}$ Meilen misst, galt es künstlerisch zu schmücken — zu schmücken einerseits mit jener Abwechselung und Steigerung des dekorativen Effektes, den die Sachlage erheischte, und doch andererseits nicht bloss in äusserlicher oberflächlicher Weise mit bedeutungslosem Festgepränge, sondern in sinniger deutscher Art nach einem einheitlichen Grundgedanken, der Allen verständlich, zu Aller Herzen sprechen sollte.

Das Verdienst dieses Grundgedankens, der sich im Wesentlichen an die historische Folge der grossen Ereignisse anlehnte, die es zu feiern galt, gebührt, wenn wir anders recht berichtet sind, dem Professor Friedrich Eggers. Von ihm sind in weiterer Entwicklung desselben alle Inschriften und jene zahlreichen, zum grossen Theile poetischen Sprüche, welche den letzten und bedeutungsvollsten Theil der Siegesstrasse verherrlichten, ausgewählt oder verfasst worden. In enger Gemeinschaft mit ihm beratend und die poetischen Gedanken in plastische Wirklichkeit übersetzend, haben bekanntlich die Architekten Professor Richard Lucae und Professor Martin Gropius gewirkt, von denen jener mit Assistenz des Baumeisters Fritz Koch den ersten Theil der Siegesstrasse von der Belle-Alliancestrasse bis zum Brandenburger Thor, dieser den zweiten Abschnitt derselben, vom Brandenburger Thor bis zum Lustgarten gestaltet hat. Die Namen der künstlerischen Kräfte, welche die hierbei zu lösenden plastischen und malerischen Aufgaben übernommen hatten, werden wir weiterhin bei jedem einzelnen Falle nennen.

Eine Eintheilung der Siegesstrasse in mehrere, verschiedenartig auszubildende Abschnitte, wie sie aus allgemeinen künstlerischen Rücksichten wünschenswerth war, erwies sich als ebenso vorthellhaft, um die verschiedenen, durch entscheidende Ereignisse getrennten Perioden des Krieges sondern zu können; sie ergab sich endlich von selbst daraus, dass der für den Einzug des Heeres gewählte Strassenzug an mehreren, durch Plätze bezeichneten Punkten sich bricht und eine andere Richtung einschlägt. Für die künstlerische Gesamtdisposition lag somit die Anordnung nahe, jene Plätze als besonders ausgezeichnete, die fortlaufende Dekoration unterbrechende Punkte zu gestalten und ihren Schmuck auf die hervorragendsten Ereignisse des Krieges zu beziehen, während die zwischen ihnen liegenden Theile der Siegesstrasse

dem Gedächtnisse ganzer, im Zusammenhange aufzufassender Zeitabschnitte gewidmet wurden.

Geben wir der Richtung des Einzuges entsprechend die verschiedenen Abtheilungen der Siegesstrasse und deren dekorative Hauptmomente kurz an, so sind dieselben in nachstehender Reihenfolge aufzuführen.

1. Die Belle-Alliancestrasse vom Fusse des Kreuzberges bis zum Hallischen Thore. Anscheinend erst später in die zusammenhängende Festesdekoration hineingezogen und daher ohne spezielle Beziehung auf den leitenden Grundgedanken derselben, zeigte diese Abtheilung das auf der ganzen äusseren Hälfte der Siegesstrasse durchgehende Grundmotiv für deren Abgrenzung in einfachster Form: Masten zu beiden Seiten des Weges in Entfernungen von ca. 3 Ruthen (11,3^m) aufgerichtet, in ihrer unteren Hälfte mit einem Wappen und einer Fahndekoration, an der Spitze mit einem breiten Wimpel geschmückt und durch Laub-Festons verbunden. Zwei grössere Masten mit reichem Trophäen- und Fahnschmuck bezeichneten am Kreuzberg den Eingang. So einfach übrigens die beschriebene Anordnung war, so gefällig und im besten Sinne festlich wirkte dieselbe hier und in den folgenden Strecken durch den Reiz ihrer langen, durch das Wehen der Wimpel malerisch belebten Perspektiven.

2. Der Platz vor dem Hallischen Thore. Als Ausgangspunkt für den eigentlichen Siegeszug gedacht, war dieser Platz bestimmt den einziehenden Krieger den ersten symbolischen „Willkommen“ der Stadt Berlin darzubringen. Auf mächtigem 30' (9,5^m) hohen Postamente, dessen Ecken von sitzenden Bärenfiguren, den Wappenthieren der Stadt, gekrönt wurden, erhob sich hier in der Axe der Friedrichstrasse, mit 2 seitlichen Tribünen die breite Oeffnung des Belleallianceplatzes bis auf 2 schmale Strassen verschliessend, die von dem Bildhauer Erdmann Encke modellirte Kolossalstatue der „Berolina“. Bis zu einer Höhe von 65' (20,5^m) reichte die Spitze ihrer goldenen Mauerkrone empor; mit der linken Hand bot die gewaltige, vielleicht etwas gar zu ernst und streng ausschauende Gestalt den Einziehenden den Lorbeer des Sieges, mit der ausgestreckten Rechten wies sie denselben die Richtung der Strasse an, auf welcher der Jubel des Volkes ihrer wartete. Ein reicher Schmuck von grünen Festons, kandelaberartigen Ständern mit Fahnentrophäen u. s. w. an dem Postamente und um dasselbe gruppirt vollendete die Dekoration.

3. Die Königgrätzer Strasse vom Hallischen Thore bis zum Potsdamer Thore, unterbrochen durch den Askanischen Platz und auslaufend in den Potsdamer Platz. Es war diese in ihren fortlaufenden Theilen der ersten konforme Strecke der Erinnerung an den ersten Abschnitt des Feldzuges, der mit der Niederwerfung und Gefangennahme der kaiserlichen Heere Frankreichs endete, gewidmet. Mit zwei reicher ausgebildeten Masten, welche die Namen Ems und Saarbrücken trugen, beginnend, erinnerte sie am Askanischen Platze, wo die Tribünen für die Schuljugend aufgeschlagen waren, durch drei aus Waffen, Rüstungen und Fahnen aufgebaute, von mächtigen Bannern überragte Trophäen, die mit den Tribünen in organische Verbindung gesetzt waren, an die ersten glorreichen Tage des Krieges: Weissenburg — Würth — Spicheren. Schilder mit den Namen der chronologisch folgenden Gefechtstage, sowie der genommenen Waffenplätze schmückten die Masten der nächsten fortlaufenden, am Potsdamer Platze endigenden Strecke. Hier war ein Höhenpunkt der Dekoration gewonnen, der zu den imposantesten und zugleich anziehendsten Partien des gesammten Festschmuckes gehörte — eine Denkmalgruppe zur Verherrlichung der drei grossen

Erfolge von Sedan, Metz und Strassburg, welche die Oeffnung der Leipzigerstrasse verdeckte. Den Unterbau des mittleren Monuments bildete ein sogenannter „Kanonenberg“, d. h. ein in zwei Terrassen aufsteigendes kreisförmiges Podium von etwa 50' (15,5^m) unterem Durchmesser, mit zwei übereinanderstehenden Reihen eroberter Geschütze besetzt, die ihre Mündung drohend nach allen Seiten richteten; aus ihnen empor erhob sich zunächst ein mit französischen Fahnen und glänzenden Wappenschildern geschmückter Sockel, darüber ein stark verjüngtes schlankes Postament mit der leuchtenden Inschrift „Sedan“; — eine durch den Bildhauer Moritz Schulz komponirte, bis zu einer Höhe von 75' (23,5^m) reichende Viktoria, die in raschem Fluge auf ihren Stand sich herabzulassen schien, um mit vollen Händen Lorbeerkränze zu spenden, gab endlich den krönenden Abschluss. Zur Seite aber stellten in charakteristischem Gegensatze zu dieser stolzen Siegestrophäe auf mächtigen Sockeln die beiden von dem Bildhauer Reinhold Begas geschaffenen Gestalten von Strassburg und Metz sich dar, sitzende, in geschlossenen Massen komponirte Frauenbilder voll düsteren Ernstes, die eine mit gesenkter Fackel träumerisch zur Erde starrend, die andere den hoffnungslosen Blick in das Leere gerichtet. Vier vor der Gruppe aufgerichtete rothe Banner mit den Namen der jenen Erfolge vorangegangenen Hauptschlachten, Laubgewinde und Fahnen, endlich die die anderen Seiten des Platzes abschliessenden Tribünen mit ihrem reichen Schmucke vervollständigten und ergänzten die ausserordentlich gelungene Dekoration.

4. Die Königgrätzerstrasse vom Potsdamer Platze bis zum Brandenburger Thore, in ihrem Schmucke zur Erinnerung an den zweiten Hauptabschnitt des Krieges, den Kampf gegen das Massen-Aufgebot der französischen National-Regierung bestimmt. Wie in der vorhergehenden geraden Strecke waren auch hier die Wappenschilder der bewimpelten Masten zum Theil durch Gedächtnis tafeln mit den Namen der einzelnen Gefechte ersetzt. Eine bedeutende Steigerung des Gesamteindrucks aber bewirkten die zwei dichten Reihen eroberter Geschütze, welche von hier aus den durch keine andere Dekoration zu ersetzenden charakteristischen Seitenabschluss der Siegesstrasse bildeten. Vor dem Brandenburger Thore, wo der Zug in scharfem Winkel einbiegen musste, war in höchst geschickter Anordnung eine Erweiterung des eingeebneten Weges zu einem Platze von der Grundform eines halben Achtecks ausgebildet. Sechs Masten von besonderer Höhe, auf der Spitze das eiserne Kreuz über einem heraldischen Adler in goldenem Kranze tragend und mit einander durch Festons von Laubwerk verbunden, begrenzten denselben. Den Fuss dieser mit reicher Fahndekoration versehenen Trophäen bildeten massige Postamente, deren Seiten die Namen der letzten Schlachten und Gefechte trugen, welche vor Paris, gegen die Loire- und die Nordarmee, endlich gegen die Ostarmee vor Belfort geschlagen worden waren, während auf den Ecken sitzende Bären, mit goldenen Ketten umwunden, die bunten Wappen der verschiedenen am Kampfe beteiligten deutschen Staaten empor hielten. Der Gesamteindruck der in buntestem Farbenschmuck strahlenden Dekoration war um so wirksamer, je mehr ihre Farbenpracht und ihre malerischen, phantastischen Formen mit den ernsten grauen Massen des mit grünen Laubguirlanden geschmückten Brandenburger Thores, an das sie sich anlehnte, kontrastirten. Einen besonderen Reiz gewann die ganze Strecke auch durch das frische Grün des Thiergartens und der grossen Parks, welches den grössten Theil derselben auf beiden Seiten einrahmte.

(Schluss folgt.)

Variationen zum „Thema der Stromregulirungen“.

(Schluss.)

Wenn das Vorstehende ergeben dürfte, dass es ein vergebliches Bemühen ist, die Gestalt eines Flusses willkürlich zu modeln, weil derselbe dem Menschenwillen einfach um kein Haar weiter folgt, als sein D. Pr. zulässt; wenn also hieraus schon indirekt ein recht stattlicher Nutzen der Kenntniss des D. Pr. erhellt, — insofern dieselbe den nicht rentirenden Kostenaufwand für zu weit getriebene Einschränkung vermeiden lehrt, — so möge doch der direkte Nutzen an dem in No. 1 d. Bl. mitgetheilten Beispiele noch erläutert werden.

Die Strecke war in früheren Jahren theils mit einem ausgedehnten Deckwerke in längerer Konkave, theils mit Bühnen ausgebaut. Im Laufe der Zeit hatten aber die Tiefen am Fusse des Deckwerks bis zu 9 und 10' (2,8—3,1^m) zugenommen, während am anderen Ufer mächtige Kiesanhegerungen das Fahrwasser von Jahr zu Jahr mehr schmälerten, und in

der unteren Strecke blieben die ziemlich eng gelegten Bühnen ohne Verlandung, während ein noch mächtigerer Heger als der obere sich ihren Köpfen stetig näherte, so dass zuletzt 2 Kähne sich nicht mehr ausweichen konnten. Die grosse Tiefe war offenbar nutzlos für die Schiffer, sie hatte aber die schlimme Nebenwirkung, dass das etwa bei 3—5' (0,9—1,6^m) Tiefe angelegte Deckwerk durch die beträchtliche Austiefung seines Fusses den Halt verlor. Das l. c. mitgetheilte D. Pr. ergab nun, wie es unbedenklich zulässig war, mit 6füssig — und in den Krümmen noch flacher — geböschten Bühnen vorzugehen. Die unnützen Tiefen am Fusse des Deckwerks wurden durch solche koupirt; indem die Bühnen aber flach abfallend erst in 6 und 8° (resp. 22 und 30^m) Entfernung vom Ufer die Flusssohle erreichten, wurden die einzelnen Wasserfäden ebenso beharrlich der Flussmitte, i. e. dem Angriffe des Hegers zugewiesen.

Die Buhnen wurden ausgeführt anno 1869 und das bei N. W. $\frac{73,5}{12} \square R = 450 \square' (44,33 \square^m)$ betragende D. Pr. durch 42 Buhnen eingengt um $147 \square' (14,48 \square^m)$ es verblieben dem Flusse demnach nur $303 \square' (29,85 \square^m)$ Im Jahre 1870 wurde wieder gepeilt und ergab sich das D. Pr. bei N. W. zu $380 \square' (37,43 \square^m)$ Dasselbe hatte also schon nach einem H. W. zugenommen um $77 \square' (7,58 \square^m)$

Grösser als dieser Vortheil ist aber der andere, dass das Minimum der Tiefe, welches vor dem Bau $2' 10'' (0,89^m)$ betrug, anno 1870 sich bereits auf $3' 3'' (1,02^m)$ stellte, dass überhaupt ungeachtet der Einschränkung das parabolische Profil eine grössere Tiefe und nutzbare Breite gestattete, als früher vorhanden war. (Der obere Heger z. B. war in dem einen Jahre um $3\frac{1}{4}' (1,18^m)$ im höchsten Punkte abgetrieben). Aus der diesjährigen Peilung ergibt sich das N. W. Pr. in den oberen 21 Buhnen zu $437,28 \square' (43,07 \square^m)$ und der dortige Heger ist um $5' 5'' (1,7^m)$ seit 1869 abgelaufen; die geringste Breite bei N. W. — 1869 noch $6,4^o (24,1^m)$ — beträgt jetzt $8,2^o (30,9^m)$, also wiederum deutliche Besserung der Verhältnisse.

In den unteren 21 Profilen aber stellt sich eine Verschlimmerung heraus, nämlich das N. W. Pr. beträgt nur $365,56 \square' (36,0 \square^m)$, doch ist geringste Breite und Tiefe $8^o (30,13^m)$ resp. $3,2' (1,0^m)$ gegen $7^o (26,36^m)$ und $2,8' (0,88^m)$; auch ist der untere Heger um $1\frac{1}{2}'$ bis $3' (0,47—0,94^m)$ abgetrieben, während oberhalb desselben Verlandung entstand. Beweist diese Erscheinung vielleicht gegen die diesseitigen Behauptungen? — Wohl nicht! Höchstens darf aus derselben geschlossen werden, dass — von der Noth gedrungen — dem Flusse auf einmal zu viel zugemuthet worden. Die Werke haben oben ihre Schuldigkeit vollkommen gethan, das Profil ist breiter und tiefer geworden; aber der dort abgetriebene Kies blieb vor den unteren Werken — denen gegenüber ein alter mächtiger Heger seit Jahren vorhanden — liegen, weil beim diesjährigen H. W. der Eisschub in der dortigen Enge fast 1 Tag lang stand und die Hochfluth seitwärts über die Wiesen ausweichen konnte. Als jener sich endlich in Bewegung setzte, war der Hauptdruck der Fluthwelle bereits vorüber und ob schon von dem erwähnten unteren Heger noch stark abgelaufen ist, so kam doch eben von oben so viel zu, dass eine Verflachung eintrat, welche bei dem nächsten strafferen Wasser wieder verschwinden wird und zuversichtlich nicht bemerkt wurde, wenn zunächst nur die unteren Werke verbaut worden wären und nach annähernder Herstellung des D. Pr. in dieser Strecke erst die Bauten in der oberen erfolgten.

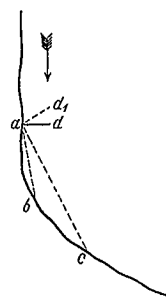
Warum die zahlreichen inklinanten Buhnen an beiden Ufern der ad a spezieller besprochenen Flussstrecke nicht zum Ziele führten, hat bisher Niemand überzeugend nachzuweisen vermocht; nur wurde vermuthet, dass eine Abflachung der Köpfe, welche anderwärts sich schon von Erfolg bewiesen, auch hier gute Früchte tragen möchte. Der Unterzeichnete ging an die Ermittlung des D. Pr., lediglich um sich zunächst über die obwaltenden Verhältnisse näher zu orientiren und vielleicht im D. Pr. einen Maassstab zu finden für Behandlung der Sache. — Wie deutlich derselbe sich ergab, ist in dem Obigen bereits angedeutet! Es wäre unverantwortlich, in so schlimmer Strecke nach schwankenden Ideen zu experimentiren; wohl aber darf den Weisungen des D. Pr. jetzt getrost entsprochen werden, wo die in No. 1 d. Bl. besprochene Strecke u. A. bereits den Beweis liefert für die volle Richtigkeit des Prinzips.

Ad c. Es ist bekannt, dass — während das Wasser in geraden Flussstrecken an den Ufern ruhig und jedenfalls mit geringerer Geschwindigkeit läuft, als solche in der Mitte zu bemerken ist, — mit Zunahme der Schärfe einer Krümmung auch die Zentrifugalkraft grössere und grössere Wassermassen auf die Konkave wirft. Der Stromstrich, die grösste Geschwindigkeit liegen zuletzt ganz am konkaven Ufer; ja man findet beim Nivelliren, dass der Wasserspiegel dort um mehrere Zolle höher liegt als am gegenüberliegenden, konvexen. Während jenes fort und fort im Abbruch liegt, wächst dieses fleissig nach.

Bei Regulirung solcher Strecke wird man bestrebt sein müssen, die Konkave vor fernem Abbruch zu schützen und die heftige Strömung vom Ufer fort nach der Flussmitte zurück zu weisen. Dazu dient theils die flachere Kopfböschung, theils die geeignete Richtung der Werke (cfr. Zivil-Ingenieur de 1861).

Der fernere Abbruch würde schon verhütet werden, wenn erreicht wird, dass jeder Wasserfaden des Ufer trifft, in Werk in derselben Entfernung vom Ufer trifft, in

welcher er das vorhergehende passirte. Letztere



Bedingung wird für niedrigere Wasserstände offenbar schon erfüllt, wenn die Buhne *ad* normal zur Sehne *ab* abgesteckt wird. Mit Zunahme des Wasserstandes auf der Buhne wird aber die Einwirkung ihrer Richtung auf die der einzelnen Wasserfäden eine geringere, der von der Richtung der Strömung des ankommenden Wassers ausgeübte Einfluss dagegen wieder bedeutender. Der Wasserfaden des H. W. geht darum nicht mehr normal zur Richtung der Buhne weiter, sondern folgt einer Resultante aus der Richtung der Buhne und

derjenigen der Strömung des vor dem Werke ankommenden Wassers. Diese Resultante kann man freilich nicht konstruiren, offenbar aber wird ihre Neigung gegen das Ufer hin mit Zunahme der Wassergeschwindigkeit wachsen und es bleibt nur übrig, ihrer Einwirkung auf Uferabbruch dadurch zu begegnen, dass man die Buhne *ad* noch inklinanter anlegt. Das erforderliche Maass dieser Neigung ist natürlich je nach der wechselnden Geschwindigkeit wie nach der Entfernung der Werke von einander ein sehr verschiedenes, — mit Winkelmaass-Instrumenten ist bei derlei Absteckungen auch nicht immer gut zu operiren, deshalb — eine einfache Regel und zwar $ad \perp ac$! Das schliesst keineswegs aus, dass man im konkreten Falle (wegen Anlass zur Befürchtung von Wirbelbildungen etc.) die Buhnen einmal weniger inklinant ausführt, ihre Entfernung verringert, überhaupt von der Schablone abgeht — wenn nur der oben ausgesprochene Zweck erreicht wird!

In geraden Strecken würde die normale Lage theoretisch nicht unrichtig sein; nur weil etwa das H. W. in schräger Richtung das Ufer angreift, wird man je nach Lage der Verhältnisse festsetzen, dass etwa der Wasserfaden, welcher die erste Buhne an der Wurzel überschreitet, die zweite erst in einer Entfernung von $1, 1\frac{1}{2}, 2^o (3,8—7,5^m)$ treffe, um durch diese Richtung des Werks die Wassermassen mehr nach der Flussmitte hinzuweisen und Versandungen derselben entgegen zu arbeiten.

Sollte man es ausnahmsweise für nothwendig halten, in der Konvexe Buhnen anzulegen, so werden diese — da es auf Anwachsen der Konvexe nicht ankommen kann — folgerichtig sogar deklinant ausfallen.

Hiernach wird behauptet werden dürfen:

- a. jeder Bach, Fluss oder Strom hat das Bestreben, sein Profil parabolisch zu gestalten. Dies freilich nicht in dem Sinne, dass — weil etwa in einer weichen Erdschicht die parabolische Kontur erreicht worden, die Strömung sich an dieser nicht weiter vergriffe, sondern hier vorübergehend sich bemühte, die nächste widerstandsfähigere Uferstrecke ähnlich auszubilden, sondern vielmehr in dem anderen Sinne, dass einer durch äussere Umstände oder Bodenbeschaffenheit verursachten unregelmässigen Ueberschreitung des parabolischen Profils (bestehe dieselbe in zufälliger Erweiterung oder Einengung) eine Ausgleichung folgt, welche jenem Naturgesetze einfach entspricht.
- b. jede Flussregulirung, welche nicht etwa auf Kanalisation durch Erbauung von Wehren und dergleichen ausgedehnt wird, hat sich auf Herstellung dieses Durchschnittsprofils, d. h. lediglich auf eine richtige Begrenzung des Flusses zu beschränken.

Es ist ein ohnmächtiges Beginnen, „durch Einschränkung“ — ohne Rücksicht auf das D. Pr. — „die nöthige Schiffahrtstiefe erzielen zu wollen“, und ein glücklicherweise wohl von recht Wenigen getheilter verhängnissvoller Irrthum, „bei wasserarmen Flüssen genügendes Fahrwasser mittels durchgreifender Regulirungsarbeiten gewinnen zu können.“ — Allein die nach Aufnahme des D. Pr. für N. W. sich ergebende Tiefe entscheidet über die Schiffbarkeit des nicht kanalisirten Flusses. Die Breite und Tiefe eines natürlichen Querprofils an anderer Stelle nachzubilden hat höchst selten Erfolg, denn die Bedingungen, welche jenes hervorriefen, treffen schwerlich sämmtlich an der Stelle gleich vollkommen zusammen, an welcher eine Regulirung erfolgen soll.

Bei Regulirungszwecken wird ferner ausser der Zeit auch der Kostenpunkt stets eine nicht unwesentliche Rolle spielen. Es will nun dem Unterzeichneten nicht allein zuverlässiger und rascher zum Ziele führend, sondern auch sehr wesentlich billiger scheinen, das D. Pr. einer Strecke zu ermitteln und danach getrost seine Werke zu disponiren, als „durch probeweisen Ausbau kürzerer Strecken mit ver-

schieden konstruirten Bühnen“ sich erst über die Wirkung der verschiedenen Baustile in äusserst zweifelhafter Weise zu orientiren, um — zur Zeit, wo der als vortheilhaft erkannte

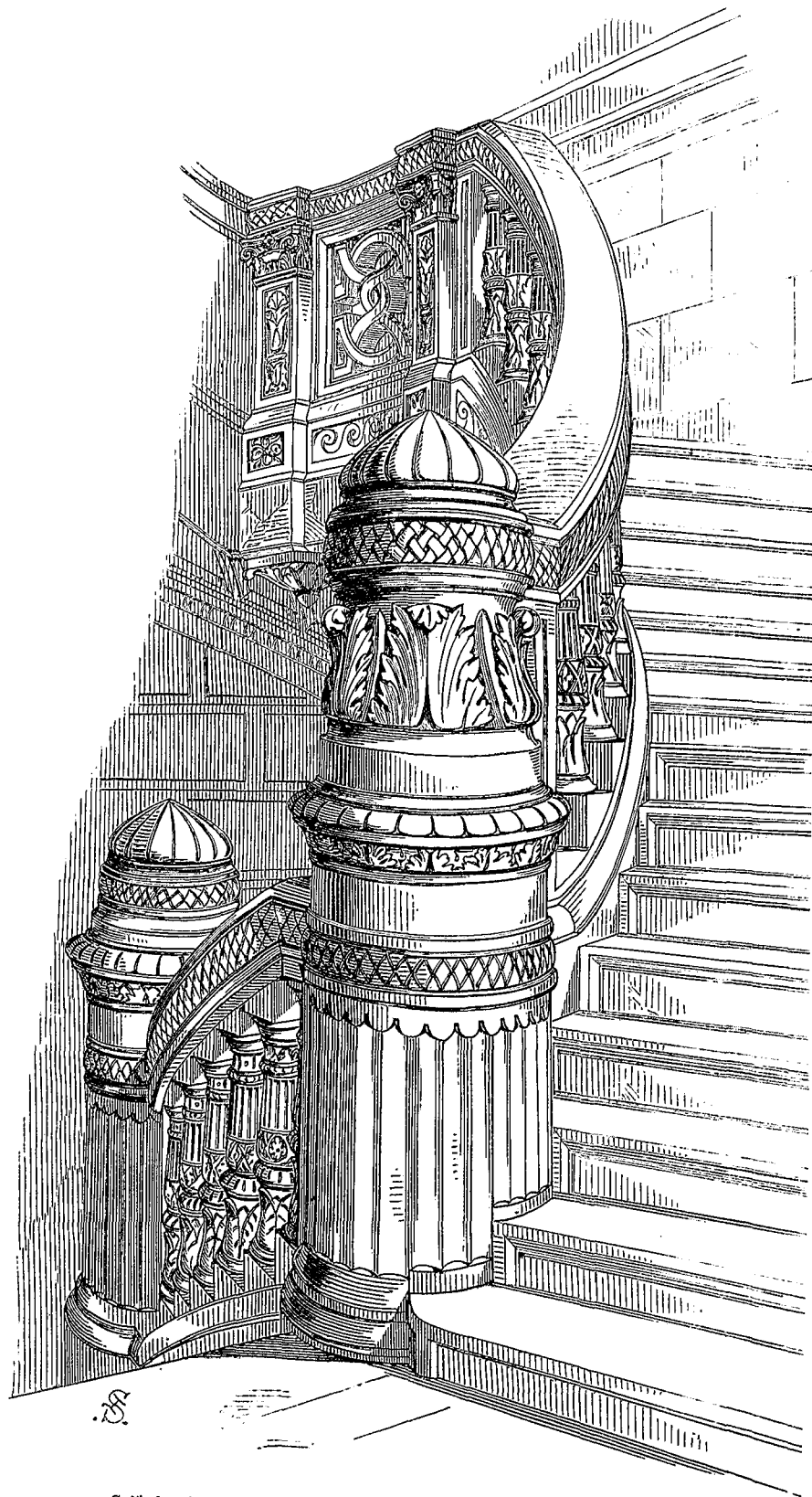
zur Verwendung gelangen soll — vielleicht bemerken zu müssen, dass die Verhältnisse nach dem letzten H. W. durchaus andere geworden sind.
— Opel. —

Geländerpfosten aus dem Treppenhause des Tribunal de Commerce zu Paris.

Wir hatten beabsichtigt der im Jahrgange 1869 gebrachten Mittheilung über das Palais de Justice Notizen über einige andere Pariser Neubauten folgen zu lassen. Bei der Ausichtslosigkeit, dieses durch die politischen Ereignisse unter-

Leistungen der Architektur des zweiten Kaiserreiches und wird in Paris selbst in keiner Weise als eine bedeutende künstlerische Leistung anerkannt.

Die Aussenarchitektur, zwei Geschosse mit hoher Attika,



Geländerpfosten aus dem Treppenhause des Tribunal de Commerce zu Paris.

brochene Unternehmen in nächster Zeit wieder fortsetzen zu können, bringen wir nachstehend eine zu diesem Zwecke bereits angefertigte Illustration, ein Detail der Haupttreppe aus dem Gebäude des Tribunal de Commerce.

Dieses Bauwerk, in den Jahren 1858 bis 1862 durch den Architekten Bailly auf der Cité-Insel in der Verlängerung des Boulevard Sebastopol erbaut, für den es eine Art Point de Vue bildet, gehört nicht eben zu den hervorragenden

ist nüchtern und in ihren Formen vielfach willkürlich barock, ohne den Reichthum und die Reliefwirkung, welche anderen neufranzösischen Bauten dieser Richtung eine Anziehungskraft verleihen, zu besitzen. Es ist die abgeschwächte Nachbildung des schönen Motives am Palazzo comunale zu Brescia, einer unteren offenen Bogenhalle und eines oberen Hauptgeschosses mit weiter Pilasterstellung und reich umrahmten rechteckigen Fenstern. Die offene Bogenhalle ist zu ge-

schlossenen Schaufenster umgestaltet und die Bekrönung um eine geschmacklose Attika bereichert, über welcher hinaus in der Axe des Boulevards sich eine hohe Mittelkuppel, gänzlich ohne bestimmte architektonische Vorbereitung im Unterbau, erhebt. Dennoch besitzt dieser Bau, dessen weiterer Durchbildung im Innern sich Aehnliches wie seiner Fasadengestaltung nachsagen lässt, eine höchst anziehende und bezüglich ihres Details mit vielem Kunstgefühl durchgebildete Treppenhauseanlage.

Die Haupttreppe zum ersten Geschoße befindet sich in einem runden Zentralraume, der theils durch Oberlicht, theils seitlich durch Oeffnungen nach einem grossen zurückliegenden Hofe erhellt wird. Der Raum besitzt einen Durchmesser von 11^m. Die Treppe besteht aus einem kurzen Mittelarm, dessen Stufen sich allmählig verengen und welcher auf ein Podest führt, von dem aus zwei Läufe der Rundform des Treppenhauses folgend, nach dem ersten Stockwerk führen. Bei 2,50^m Breite und einem sehr angenehmen Steigungsverhältnisse genügt sie vollkommen den Anforderungen, welche an eine Anlage dieser Art in einem öffentlichen Gebäude gestellt werden, und empfiehlt sich ausserdem zur Nachah-

mung durch ihre nur einen sehr geringen Raumaufwand erfordernde Anordnung.

Die Treppe ist freitragend ohne Eisenunterstützung aus dem feinsten Pariser Kalkstein, der sauber geschliffen hier den Charakter des Marmors angenommen hat, konstruirt. Das Geländer, ebenfalls aus Stein, wird durch reich ornamentirte Balluster gebildet und beginnt am Treppenanfange in dem mächtigen Steinpfosten, welchen unsere Abbildung darstellt. Ebenso energisch in seiner Gesamtform, wie fein und geschickt in seinem auf das sauberste ausgeführten Detail, tritt er in ziemlich scharfen Gegensatz zu den übrigen Detailformen des Gebäudes. Es findet sich dieser Gegensatz übrigens nach zwei Richtungen hin in französischen Neubauten vielfach vor, indem man bald in einem durchaus mittelmässigen Bau ein Detail von hervorragender Schönheit, bald in einer vorzüglichen Gesamtanlage Einzelheiten von abstossender Gestaltung nebeneinander angebracht sieht, ein Umstand, der uns Deutschen um so mehr in die Augen fällt, als wir uns im Gegensatze hierzu meistens einer gleichmässigeren Durchbildung befehligen. O

Mittheilungen aus Vereinen.

Architekten-Verein zu Berlin. Ausserordentliche Versammlung Freitag, den 23. Juni 1871; Vorsitzender Herr Koch, anwesend 80 Mitglieder.

Zweck der ausserordentlichen Versammlung, zu welcher die Mitglieder mittels besonderer Einladungskarten berufen worden waren, ist die Wahl eines vom Verein abzuordnenden Delegirten in die von der Kommission für den Bau eines Reichstagshauses eingesetzte Subkommission, welcher die Vorbereitung des Konkurrenz-Programmes obliegen soll. Der Hr. Vorsitzende verliest das betreffende Einladungsschreiben und nimmt als selbstverständlich an, dass der Verein diesem ehrenvollen Rufe zu willfahren geneigt sei.

Hr. Lucae ergreift Veranlassung, die hinsichtlich der Baustelle an der Ostseite des Königsplatzes gefassten Beschlüsse der Kommission mittels einer an die Tafel gezeichneten Skizze näher zu erläutern, was Hr. Blankenstein Gelegenheit giebt, gegen die definitive Wahl dieses Bauplatzes und für die Vorzüge der in zweiter Linie gleichfalls noch in Frage stehenden Baustelle an der Nordseite des Königsplatzes, zwischen der Moltke- und Roonstrasse zu plaidiren.

Ein schriftlich eingereichter Antrag, dass der Verein den von ihm abzuordnenden Delegirten nicht mit unbeschränkter Vollmacht ausrüsten, sondern der Autorität eines Komitès unterwerfen solle, dem derselbe Bericht erstatten und von dem er für jede Sitzung Instruktion zu empfangen habe, findet von keiner Seite Unterstützung und wird daher überhaupt nicht zur Diskussion gestellt. Die von einem Mitgliede hervorgehobene Nothwendigkeit, dass die Wahl sich auf einen gänzlich unabhängigen Privatarchitekten richten müsse, wird von mehreren anderen Seiten, die es für unstatthaft halten im Verein zwischen Staats- und Privatarchitekten zu unterscheiden, bestritten.

Bei der schliesslich eingeleiteten Wahl erhalten neben mehreren mit nur einigen Stimmen bedachten Kandidaten die Hrn. Lucae 36, Ende 19, Adler 17 Stimmen; eine engere Wahl zwischen den Erstgenannten entscheidet mit 51 gegen 28 Stimmen für Hr. Lucae, der hierauf als Delegirter des Vereins proklamirt wird.

Die Exkursion vom 24. Juni 1871, die zweite des diesjährigen Sommers war einer Besichtigung der im Bau vollendeten und binnen einigen Wochen dem Betriebe zu übergebenden neuen Berliner Verbindungsbahn gewidmet. In dankenswerther Bereitwilligkeit waren von der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn die Maschine, von der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn die Waggon für einen Extrazug gestellt worden, der die zahlreichen, wohl bis 200 Personen zählenden Theilnehmer der Exkursion vom Bahnhofe der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn bis zum Bahnhofe Moabit der neuen Bahnlinie führte. Auf den Stationen, an denen die interessantesten Zeichnungen der Bauausführung angeheftet waren, sowie an den bemerkenswertheiten Punkten selbst wurde Halt gemacht und ausgetiegen, um eine nähere Besichtigung zu ermöglichen. — Einer Beschreibung des Gesehenen enthebt uns die ausführliche Mittheilung von kompetenter Seite, die wir in heutiger Nummer als besonderen Artikel abgedruckt haben.

Den Schluss der Exkursion bildete eine Zusammenkunft im „Eiskeller“, einem mit grosser Opulenz ausgestatteten Bierlokale in der Chausseestrasse, dessen architektonische Anlage, obwohl nichts weniger als einheitlich durchgebildet und höheren künstlerischen Anforderungen entsprechend, doch mehrere interessante Momente darbietet. Namentlich macht sich in dem gewölbten und in reicher Malerei ausgestatteten Restaurationssaale der Vorderfront eine geschickte Verwendung der im Rathhause ausgebildeten architektonischen und dekorativen Motive bemerkbar.

— F. —

Aus der Versammlung vom 22. April. Ueber Wien und seine Bauhätigkeit. (Fortsetzung statt Schluss. Vid. No. 20.)

— Auf sehr viel bestimmteren stilistischen Richtungen fusend haben die beiden ebenbürtigen Genossen Ferstel's in Wien, Hansen und Schmidt, ihre künstlerische Laufbahn begonnen.

Friedrich Schmidt, als der Vertreter einer besonderen Richtung, mag hier vorangestellt werden, obgleich sein Auftreten in Wien das spätere war. Von Geburt ein Württemberger und zunächst in den Traditionen der Antike unterrichtet, hat derselbe seine eigentliche und maassgebende künstlerische Ausbildung bekanntlich in der Bauhütte des Kölner Domes genossen, deren spezielle artistische Leitung ihm längere Zeit oblag. Durch seinen Sieg in der 1857 entschiedenen Konkurrenz zum Berliner Rathhause in weiteren Kreisen bekannt geworden, wurde der Künstler von Köln zunächst als Lehrer an die Kunstakademie in Mailand, von dort im Jahre 1859 als Professor an die Kunstakademie in Wien berufen, der er noch heute angehört.

Mit ihm hat die Gothik in Wien eine bleibende Heimat gewonnen, oder vielmehr ist letzteres seitdem sogar Mittelpunkt und einflussreichste Pflegestätte aller auf Wiederbelebung der mittelalterlichen Bauweise gerichteten Bestrebungen geworden, wie Schmidt als unbestrittenes Haupt der neugothischen Meister gelten kann. Ein unbefangenes Urtheil über seine Bedeutung ist schwer, so lange noch über die Berechtigung jener Bestrebungen gestritten wird, es also gleichzeitig die Lösung einer wichtigen Prinzipienfrage gilt. Indessen dürfte zum Mindesten doch schon jene Ueberzeugung sich vielfach durchgerungen haben, dass die Berechtigung der Gothik durchaus in demselben Sinne gültig ist, wie diejenige der rein hellenischen Bauweise, als die eines unersetzbaren Studien- und Lehrmittels für die moderne Baukunst, welche aus ihr den Geist konstruktiver Gewissenhaftigkeit und echter Monumentalität schöpfen muss, wie aus der Antike das Stilgefühl und den Sinn für schöne Verhältnisse.

Nach dieser Richtung hin zu wirken, ist Schmidt in besonderer Weise durch sein ausserordentliches Lehrtalent berufen. Zahlreiche für ihn und seine Lehre begeisterte Jünger, ausgerüstet mit der ganzen technischen Virtuosität der Schule, sind von ihm ausgebildet worden und stehen im Beginne einer selbstständigen schöpferischen Thätigkeit, deren zukünftige Resultate für die Baukunst Wiens und Oesterreichs sicherlich sehr bemerkenswerthe und in mancher Beziehung bestimmende sein werden, wie ja schon jetzt ein wesentlicher Einfluss der gothischen Bestrebungen auf die Vertreter der anderen Richtungen in der Entwicklung der neueren deutschen Kunst ganz unbestreitbar ist.

Vorläufig bringen in Wien ausschliesslich die eigenen Bauausführungen Schmidts die Prinzipien seiner Schule zur Geltung. Es sind dies die Lazaristenkirche und die drei noch nicht ganz vollendeten Pfarrkirchen unter den Weissgärbern, in der Brigittenau und in Fünfhaus, sowie als einziger Profanbau das akademische Gymnasium. Wenn namentlich den früheren dieser Bauten eine herbe Strenge und Starrheit zu eigen ist, welche den unbefangenen Genuss eines mühelos entstandenen Kunstwerks nicht gewährt, so ist es doch unmöglich zu verkennen, dass hier Schöpfungen eines selbstständigen, mit dem vollsten Ernste nach beständiger Fortentwicklung ringenden Geistes vorliegen, die eine hohe kunstgeschichtliche Bedeutung beanspruchen dürfen. Die vollständige Beherrschung des technischen Rüstzeugs seiner Kunst, sowie das bewusste ehrliche Streben nach dem Tüchtigsten und Gediegensten, das den hohlen Effekt rücksichtslos verschmäh und sich bescheiden auf das Mögliche beschränkt, nöthigen wohl auch den Gegner seines künstlerischen Glaubensbekenntnisses zur Achtung gegen den Meister. — Gegenwärtig steht derselbe bekanntlich vor einer Bauausführung ersten Ranges, an welcher er seine auf vollster Höhe befindliche Schöpferkraft in glänzender Weise zu entfalten Gelegenheit haben wird — dem neuen Rathhause Wiens. Soweit die noch nicht ganz definitiv festgestellten Entwürfe bekannt geworden sind hat er hier — wie auch bereits in der interessanten gothischen Kuppelkirche von Fünfhaus — von dem strengen Systeme seiner Schule etwas nachgelassen und sich

einer Auffassung der Gothik genähert, wie sie als Versöhnung zwischen nordischem und südlichem Kunstgefühl zur Zeit des Mittelalters bereits in Italien versucht worden ist.

Der höchste Rang unter den Wiener Architekten, einer der höchsten Stellen unter den lebenden Baukünstlern überhaupt, darf Theophil Hansen zugesprochen werden, in welchem ein bei dem gewöhnlichen Entwicklungsgange unserer modernen Architekten so seltenes Beispiel des Künstlers von „Gottes Gnaden“, an dessen Wiege die Grazien gesessen haben, verkörpert ist. Däne von Geburt und auf der Kopenhagener Akademie künstlerisch vorgebildet, hat Hansen eine neunjährige Lehrzeit an der reinsten Quelle ewiger Schönheit, unter den Monumenten Athens zugebracht, das er mit einigen Bauwerken bereichern sollte, welche sich ehrenvoll selbst an diesem schwierigen Platze behaupten. Im Jahre 1846, zunächst als Hilfsarbeiter und Associé Förster's nach Wien übersiedelt, gewann er selbstständige Bedeutung und öffentliche Anerkennung als einer der ersten künstlerischen Kapazitäten Wiens zunächst durch seinen Antheil am Arsenalbau, dessen hervorragendster und bedeutendster Theil, das Waffenmuseum, sein Werk ist.

In der Nothwendigkeit sich mit diesem Bau an die übrigen durchweg in rundbogigen Formen und mit unverputzten Backsteinfacaden ausgebildeten Gebäude des Arsens anzuschliessen und in Verwerthung des Studiums, welches er während seines Aufenthaltes in Griechenland den Leistungen byzantinischer Kunst gewidmet hatte, hat der Künstler in diesem durch höchste Monumentalität, Adel aller Verhältnisse und eine imponirende Raumwirkung geradezu vollendetem Bauwerke, gleichzeitig in stilistischer Beziehung ein Werk geschaffen, das an Originalität und in der künstlerischen Kraft, mit welcher verschiedenartige Motive zu einem organischen, durchaus neuen Ganzen verschmolzen sind, höchstens mit der Bauakademie Schinkels verglichen werden kann, wenn es dieser an epochemachender Bedeutung für eine weitere Entwicklung der Kunst auch freilich nachsteht. Immerhin ist es auch hier zu beklagen, dass Hansen jene Kraft nach einem so glänzenden Erfolge nicht weiter zu verwerthen versuchte, sondern mit Ausnahme zweier Werke, in welchen ein Anlehnen an andere Kunstelemente aus der Auf-

gabe selbst hervorging, der Kirche der unierten Griechen und der Kapelle des protestantischen Friedhofs, sich voll und ausschliesslich auf den Boden antiker Tradition stellte.

Die Kunstweise, in welcher er diese verwerthet, wird von ihm selbst und Anderen gewöhnlich als hellenische Renaissance bezeichnet. Es ist jedoch zu bemerken, dass dieser Name bei keinem einzigen seiner ausgeführten Werke in gleichem Sinne zu verstehen ist, wie man ihn für das Wirken Schinkel's, der die Gesamt-Komposition seiner Bauwerke dem Griechischen Typus zu nähern suchte, angewendet hat: er bezieht sich vielmehr darauf, dass Hansen in seinen mit der vollen Freiheit und Pracht italienischer Renaissance ausgestatteten Bauten, die Bildung des Details nicht nach römischem, sondern nach hellenischem Vorbilde bewirkt. Als dieser Richtung angehörig sind zu nennen die protestantische Schule, das Palais des Erzherzogs Wilhelm, das Musikvereinsgebäude und eine Anzahl von Privatpallästen, unter denen der für den Ziegelfabrikanten Drasche erbaute Heinrichshof für den neueren Privatbau Wiens eine besondere Bedeutung erlangt hat; die Entwürfe zum Herrenhause und den Museen waren hingegen in strengem hellenischen Sinne gedacht. Als neueste Ausführung, gemeinschaftlich mit dem Architekten Tietz, ist Hansen die grossartige Börse übertragen, während ihm ferner noch der Bau eines Gebäudes für die Akademie der Künste, der er seit einigen Jahren gleichfalls als Lehrer angehört, sowie der Bau des Oesterreichischen Parlamentshauses bevorstehen.

Charakteristisch für das Schaffen Hansen's ist namentlich seine Meisterschaft auf dem Gebiete der Dekoration und auf diesem seine Vorliebe für die vollste Farbenpracht, namentlich aber für eine vorwiegende Anwendung des Goldes, das bei ihm fast Grundelement jeder Dekoration geworden ist. Ausserordentlich reiche Beispiele hierfür sind die Wohnräume des Bankiers Todesco, sowie neuerdings das Innere des Musikvereinsgebäudes, während der Künstler im Palais Wilhelm, wo die Laune des Bauherrn alles Gold verbannt hatte, zu zeigen wusste, dass er auch ohne dieses dankbare Hilfsmittel das Höchste zu leisten vermag.

(Schluss folgt.)

Vermischtes.

Die neue Berliner Verbindungsbahn.

Die neue Berliner Verbindungsbahn beginnt nördlich von Neu-Moabit, hinter den ehemaligen Spießbergen und im Anschlusse an die Berlin-Hamburger und Berlin-Lehrter Bahn, umschliesst die Stadt Berlin auf ihrer Nord-, Ost- und Südseite in einem nahezu kreisförmigen Bogen, dessen Halbmesser etwa 4,5 Km beträgt, und endigt vorläufig neben der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn, unmittelbar südlich von Alt-Schöneberg. Es werden von der Bahn, ausser den an ihren Endpunkten liegenden Orten, die Ortschaften: Gesundbrunnen, Lichtenberg, Friedrichsberg, Boxhagen, Rummelsburg, Stralow, Rixdorf und Tempelhof berührt. Die Länge der Bahn beträgt jetzt 3,35 Meilen, oder 25,12 Km und wird dieselbe nach der zweifelsohne bald in Aussicht zu nehmenden Vervollständigung des ganzen Gürtels durch den Bau der noch fehlenden Strecke zwischen Moabit und Schöneberg, etwa 5 Meilen oder 37,5 Km betragen.

Bei der gebieterischen Nothwendigkeit, alle bestehenden Strassenzüge und Eisenbahnen, welche von der Verbindungsbahn gekreuzt werden, in ihrer jetzigen Höhenlage entweder über der Bahn oder unter derselben durchzuführen, und bei der nicht unerheblich wellenförmigen Beschaffenheit des durchschnittenen Terrains — es kommen Höhendifferenzen von 50 Fuss (15,7 m) in unmittelbarer Folge vor — konnte die Bahn weder ein sehr günstiges Aligement noch ein günstiges Längenprofil erhalten, noch konnten die in der That verhältnissmässig sehr bedeutenden Erdarbeiten umgangen werden. Das Verhältniss der Kurvenlängen zur Länge der geraden Linien ist 1:2,56, wobei die Radien der Kurven zwischen 100 Ruthen und 300 Ruthen (376 und 1130 m) wechseln, das Verhältniss der im Gefälle liegenden zu den horizontalen Bahnstrecken wie 1,28:1, mit Minimalsteigungen von 1/100 bis zu Maximalsteigungen von 1/150, letztere in einer Gesamtlänge von 6,41 Km oder etwas über 1/4 der gesamten Bahnlänge.

Die zu bewegendenden Erdmassen der Bahn, einschliesslich der Bahnhöfe, werden etwa 350 000 Sch.-R. (1 558 200 Kbm.), oder rund 105 000 Sch.-R. (467 450 Kbm.) pro Meile, betragen.

Die Zahl der vorkommenden Bauwerke ist eine sehr bedeutende und bildet besonders die erste halbe Meile der Bahn eine nur durch kurze Dammstrecken unterbrochene Anfeinanderfolge von Brücken, Unter- und Ueberführungen von Wegen und Eisenbahnen. Es sind im Ganzen ausgeführt:

2 grössere Brücken, nämlich über den Spandauer Schiffschiffahrtskanal mit 5 Oeffnungen à 69 1/2' (21,81 m) und über die Spree mit 2 Oeffnungen à 97' (30,44 m) Lichtweite.

7 kleinere Brücken und Durchlässe bis zu 16' (5,02 m) Weite. 22 Wege- Ueber- und Unterführungen mit eisernen Ueberbauten.

10 dergleichen, massiv überwölbt.

6 Wegeüberführungen mit hölzernen Ueberbauten.

2 massiv überwölbt Viadukte.

2 Futtermauern von grösserer Höhe und Länge.

Ausserdem liegen in den Anschlussbahnstrecken von den bestehenden älteren Bahnen zur neuen Verbindungsbahn noch

2 massiv überwölbt und 3 Ueberführungen mit eisernen Ueberbauten.

Von diesen Bauwerken sind als besonders bemerkenswerth hervorzuheben:

1. Die Unterführung des Anschlussgleises zur Hamburger Bahn über die Berlin-Lehrter Bahn, welche in Folge ihrer schrägen Richtung (unter einem Winkel von 15°) eine Trägerlänge von 108' (33,90 m) für die 26 1/2' (8,32 m) betragende rechtwinklige Lichtweite erhalten musste.

2. Die Ueberführung der Berlin-Hamburger und Berlin-Lehrter Bahn mit eisernen Ueberbauten für 2 Oeffnungen von resp. 82' und 63' (25,74 und 19,77 m) Lichtweite.

3. Die Unterführung der Tegelerstrasse mit eisernem Ueberbau für 3 Oeffnungen, davon 1 à 39 1/2' (12,32 m) und 2 à 24' (7,53 m) Weite.

4. Die Unterführung der Müllerstrasse mit eisernem Ueberbau für 1 Oeffnung von 46 1/2' (14,59 m) und 2 Oeffnungen à 35 1/2' (11,14 m) Weite.

5. Der an diese Unterführung anschliessende Viadukt, mit 5 à 18' (5,65 m) Weite überwölbt Oeffnungen.

6. Die Unterführung der kombinierten Pankstrasse und Reinickendorferstrasse mit eisernem Ueberbau für 2 Oeffnungen à 46 1/2', 1 Oeffnung von 32', 1 Oeffnung von 27' und 1 Oeffnung von 18' (resp. 14,59—10,04—8,47 und 5,65 m) Weite.

7. Die Unterführung der Gerichtsstrasse mit eisernem Ueberbau für 1 Oeffnung von 45' (14,12 m) und 2 Oeffnungen à 26' (8,16 m) Weite.

8. Die Unterführung der Wiesenstrasse wie diejenige für die Tegelerstrasse.

9. Die Ueberführung der Hochstrasse mit eisernem Ueberbau von 33' (10,36 m) Lichtweite und in 60' (18,83 m) Strassenbreite (unter Anwendung von Buckelplatten).

10. Die Ueberführung der Badstrasse in 84' (26,36 m) Strassenbreite mit 2 massiv überwölbt Oeffnungen von je 24 1/2' (7,69 m) Weite.

11. Die Ueberführung der Schönhauser Allee in 87' (27,31 m) Strassenbreite mit eisernem Ueberbau von 24 1/2' (7,59 m) Lichtweite (mit Anwendung von Buckelplatten).

12. Die Ueberführung der Chaussee nach Weissensee, mit eisernem Ueberbau für 1 Oeffnung von 40' und 2 Oeffnungen à 12' (resp. 12,55 und 3,77 m) Weite.

13. Die Ueberführung der Frankfurter Chaussee mit einer 46' (14,44 m) weiten Mittelöffnung mit eisernem Ueberbau und 2 massiv überwölbt Seitenöffnungen à 22' (6,91 m) Weite.

14. Die Unterführungen der Ostbahn und der Niederschlesisch-Märkischen Bahn mit eisernem Ueberbau, jede von 41 1/2' (13,03 m) Lichtweite und dazwischen liegendem Viadukt mit 4 überwölbt Oeffnungen von je 18 1/2' (5,81 m) Weite.

15. Die Unterführung der Treptower Chaussee mit eisernem bogenförmigen Ueberbau von 52' (16,32 m) Lichtweite.

16. Die Unterführung der Tempelhofer Chaussee mit eisernem Ueberbau von 42' (13,18 m) Spannweite.

17. Die Unterführung der Anhalterischen Bahn mit eisernem Ueberbau von 65' (20,40 m) Trägerlänge.

Zu bemerken ist noch, dass sämtliche Bauwerke, mit Ausnahme der Spreebrücke, der kleinen Durchlässe und von 7 der

kleineren Wegeunterführungen schiefwinkelig ausgeführt sind, da die Richtung der kreuzenden Strassen und Eisenbahnen nicht geändert werden durfte resp. konnte.

Bedeutendere Schwierigkeiten bei der Bauausführung verursachte die Dammschüttung neben dem Rummelsburger See, wo eine kurze Moorstrecke durchschnitten ist, in welcher ca. 30 000 Sch.-Rth. (133 556 Kb^m) Schüttungsboden von ca. 50' (15,70^m) Maximaltiefe versunken sind und zu beiden Seiten das moorige Terrain bis zu 15' (4,71^m) Höhe aufgetrieben haben. Durch erhebliche Verbreiterung des Dammfusses und eine um etwa 10' (3,14^m) höhere Aufschüttung des Dammes, welche später wieder abgetragen worden, ist der Boden, wie zu vermuthen ist, genügend kombinirt, so dass eine für den Betrieb gefährliche plötzliche und tiefe Sackung des Dammes, wie sie während der Bauausführung häufiger vorkam, nicht mehr zu befürchten ist.

Die neue Verbindungsbahn hat vorläufig nur an denjenigen Punkten Bahnhöfe erhalten, wo die übrigen in Berlin mündenden Bahnen mittels besonderer Geleise ihren Anschluss an die Verbindungsbahn genommen haben. Diese Bahnhöfe sind

Moabit, mit dem Anschlusse der Hamburger und Lehrter Bahn,

Gesundbrunnen, mit dem Anschlusse der Stettiner Bahn und der Bahn nach dem neuen Viehhofe,

Rixdorf, mit dem Anschlusse der Görlitzer Bahn,

Tempelhof, mit dem Anschlusse der Anhalter Bahn,

Schöneberg, mit dem Anschlusse der Potsdamer Bahn,

Von der Ostbahn und Niederschlesisch-Märkischen Bahn getrennte Anschlussgeleise zur Verbindungsbahn zwischen Boxhagen und Stralau, woselbst letztere nur einige Nebengeleise zum Aufstellen der hier abzusetzenden und aufzunehmenden Wagen erhalten haben.

Die zu 4¼ Millionen Thaler veranschlagten Baukosten, von denen für Grunderwerb etwa 1 Million entfallen, werden bei der Ausführung zwar nicht überschritten, aber doch auch nahezu absorbiert werden.

Es wird beabsichtigt, die ganze Bahn in der Mitte des Juli d. J. in Betrieb zu nehmen, jedoch vorläufig nur für den Güterverkehr. Die Beschlussnahme darüber, ob und in welcher Ausdehnung die Bahn dem Personenverkehr eröffnet werden soll, ist noch vorbehalten. Die obengenannten Stationen haben daher vorläufig nur eine sehr einfache Ausrüstung erhalten; es ist ausser den für den Betrieb nothwendigen Anlagen an Wasserstationen, Lokomotivschuppen, Drehscheiben in Moabit und Schöneberg, auf jedem Bahnhofe nur ein Stationsgebäude in Fachwerk errichtet, enthaltend ein Telegraphen- und Expeditionszimmer, einen kleinen Güter- resp. Materialienraum und ein Wartezimmer für den event. zu eröffnenden Personenverkehr.

Ein Vorschlag zu einem neuen Verfahren für die Ausführung der städtischen Neubauten Berlin's, im Wesentlichen übereinstimmend mit dem bereits in No. 7 Jhrg. 70 u. Bl. auf S. 56 erwähnten Projekte, liegt gegenwärtig der Stadtverordneten-Versammlung in Form eines konkreten Antrages vor. Derselbe empfiehlt folgenden Beschluss:

„Die Stadtverordneten-Versammlung ersucht den Magistrat, zur Ausführung der städtischen Neubauten (mit Ausnahme der Kirchen-, Strassen- und Wasserbauten) fortan das Konkurrenz- und General-Entreprise-Verfahren einzuführen, und zwar in der Weise, dass für jeden Neubau eine angemessene Anzahl hiesiger Bautechniker, welche sich durch solide Bauausführungen bewährt haben, aufgefördert wird, auf Grund eines von der Bau-Deputation aufzustellenden Programms „Bauzeichnungen“ anzufertigen und unter Beifügung einer speziellen Beschreibung der auszuführenden Arbeiten die Summe anzugeben, für welche sie den Bau unter der speziellen Kontrolle der städtischen Bau-Verwaltung in General-Entreprise ausführen wollen. Die städtischen Behörden erwähnen zur Begutachtung der angefertigten Bautechniken für jedes Jahr eine Kommission von 3 hiesigen Bautechnikern, welche ausserhalb der städtischen Verwaltung stehen. Diejenigen Konkurrenten, deren Projekt nicht zur Ausführung gelangt, erhalten für ihre Arbeiten kein Honorar, sondern eine bei der Ausschreibung näher zu bezeichnende Summe als Entschädigung.“

Die Motive dieses Antrags lauten folgendermassen:

Die städtische Bauverwaltung mit einem jährlichen Etat von über eine Million Thalern hat seit zwei Jahren zu vielfachen Klagen Veranlassung gegeben, welche insbesondere in dem ganz abnormen Zeitaufwande, den dieselbe zur Anfertigung von Skizzen, Bauzeichnungen und Kostenanschlägen zu den alljährlich neu zu erbauenden Schulen in Anspruch nimmt, ihre Begründung finden. Dass durch solche Verzögerungen, welche namentlich durch die jetzige Organisation der Bauverwaltung herbeigeführt werden, die Interessen der Stadt nach vielen Richtungen hin geschädigt werden, beweisen mehrere seit Jahren angekaufte und der Verwaltung zur Disposition gestellte Grundstücke zum Bau neuer Schulen, für welche die Zeichnungen noch bearbeitet werden. In der Regel werden 4 bis 6 Monate nach dem Ankauf eines Grundstücks die ersten Skizzen zum Bau der Gebäude der Stadtverordneten-Versammlung vorgelegt, nach deren Genehmigung eben so viel und oft mehr Monate vergehen, bevor die eigentlichen Bauzeichnungen und Kostenanschläge vollendet werden. Finden die Skizzen oder auch die Bauzeichnungen nicht die Genehmigung der einzelnen Verwaltungs-Deputationen oder der Stadtverordneten-Versammlung, dann können Jahre vergehen,

bevor die Bauten nach dem Ankauf des Grundstücks in Angriff genommen werden.

Zur Beseitigung dieser und anderer Mängel hat die Stadtverordneten-Versammlung beschlossen, eine Reorganisation der Bau-Verwaltung herbeizuführen und die Wahl eines zweiten Stadtbauraths, sowie die definitive Anstellung der Bau-Inspektoren bis dahin auszusetzen. Ohne dieser neuen Organisation, welche erfahrungsmässig Jahre beanspruchen kann, vorgreifen zu wollen, halten die Antragsteller es unter den jetzigen Umständen im Interesse der Kommune für geboten, schon jetzt und während des Provisoriums auf Einführung eines anderen, schnelleren Verfahrens bei der Bearbeitung der Bauprojekte und bei der Ausführung der städtischen Neubauten, vorzugsweise aber der Schulen, hinzuwirken. Als oberster Grundsatz wird hierbei aufgestellt, dass die städtische Verwaltung die Bauten als Bauherr nicht selbst ausführt, sondern unter ihrer speziellen Kontrolle durch andere in General-Entreprise ausführen lässt. Hierzu bieten aber nur solche Bautechniker eine Garantie, die sich durch solide Bauausführungen bereits bewährt haben und für grössere Unternehmungen geeignet sind. Experimente mit nicht genügend bekannten oder noch unerfahrenen Technikern, wie sie bei einigen städtischen Gebäuden durch Ausführung in General-Entreprise oder vielmehr auf General-Rechnung nach amtlichen Zeichnungen und nicht fehlerfreien Anschlägen gemacht sind, darf die Stadt nicht anstellen, da diese Art der Ausführung nur dahin führen müsste, die General-Entreprise in Misskredit zu bringen.

Es kommt daher vorzugsweise darauf an, näher festzustellen, in welcher Weise die Ausführung der Bauten in General-Entreprise geschehen muss, wenn diejenigen Vortheile erreicht werden sollen, welche dieses Verfahren bei einer richtigen Anwendung wirklich bietet. Unsere einfachen Schulhausbauten geben nun hierzu die beste Gelegenheit, nachdem bereits eine grosse Anzahl Vorbilder für dieselben vorhanden sind. In erster Linie bedingt das Verfahren eine genügend bekannte Solidität und Sicherheit des Unternehmers und eine scharfe Kontrolle der Ausführung durch die Verwaltung. Hierdurch allein wird aber der Zweck nicht erreicht, wenn die Projekte und Kostenanschläge von der Verwaltung aufgestellt werden, um hiernach die Ausführung im Ganzen an den Mindestfordernden zu vergeben. Ein solches Verfahren ist nur eine Ausführung auf Generalrechnung und um deshalb nicht zu empfehlen, weil der Unternehmer hierbei für die ihm vorgeschriebenen Konstruktionen, für Fehler in den Anschlägen und für Innehaltung der Anschlagssummen nicht verantwortlich gemacht werden kann. Bei einem solchen Verfahren trägt die Verantwortlichkeit zum grössten Theile der Bauherr, hier also die Bauverwaltung. Bei einer Bauausführung in wirklicher General-Entreprise muss der Unternehmer sein Projekt selbst anfertigen, die Kosten dafür selbst berechnen und die Ausführung für eine bestimmte Summe unter alleiniger Verantwortlichkeit übernehmen. Die Konkurrenz unter den Technikern bildet den Regulator für die Forderungen, und ihre bürgerliche Stellung und ihr geschäftlicher Ruf müssen, neben der Kontrolle durch die Verwaltung, die Gewähr für die solide Ausführung ihrer eignen Werke bieten. Eine Begutachtung der Pläne durch Sachverständige, welche ausserhalb der städtischen Verwaltung stehen, ist aber hierbei, wie dies in Wien z. B. der Fall ist, nothwendig, um jeden Vorwand der Parteilichkeit zu beseitigen.“

Ein Begrüßungsfest für die aus dem Felde heimgekehrten Fachgenossen.

An den feierlichen Einzug unserer siegreichen Truppen in Berlin schloss sich Dinstag den 20. Juni die festliche Begrüßung unserer aus dem Felde heimgekehrten Fachgenossen durch den Architekten-Verein, die Bau-Akademie und das „Motiv“ — im engeren Familienkreise veranstaltet. Der Garten der Ahrends'schen Brauerei in Moabit war zum Empfange der Gäste in ein buntes Zeltlager umgewandelt worden, welches mit allerhand sinnigen allegorischen Darstellungen schön dekoriert war. — Hier begrüßte die alte liebe Kunst den zu ihr zurückkehrenden Sieger.

Es war ein buntes Durcheinander der mannigfachsten Uniformen, und so Mancher erkannte kaum den wettergebräunten Freund im ordengeschmückten Kriegergewande, der, zum Manne gereift, aus dem schweren Kampfe zurückkehrte. Das Begrüssen, Händedrücken und Umarmen wollte kein Ende nehmen, zumal da viele der lieben Gäste erst in den letzten Tagen mit ihren Regimentern zurückgekehrt waren. Schlich sich freilich auch so mancher trübe Misston in den allgemeinen Jubel ein, da gar viele auch der Unseren die fränkische Erde deckt, so war doch die Freude des Wiedersehens überwiegend; — waren ja doch die geliebten Freunde und Brüder für eine gute Sache und weder ungerächt noch umsonst gefallen! Nach und nach sonderten sich einzelne Gruppen ab, in denen die Heimgekehrten von ihren Erlebnissen erzählen mussten. Theilnehmend lauschten diesen Erzählungen die Veteranen unseres Faches, bewundernd die Jüngeren. Abwechselnd mit schmetternder Militärmusik und den vortrefflichen Gesangsvorträgen des durch den guten Westphälischen Gesangverein verstärkten Motivquartetts wurden im Zeltlager Tänze aufgeführt, eine Auktion abgehalten u. s. w.; — ein Marionetten-theater brachte den Fall Napoleons zur Aufführung. — In grossartigem Festzuge kam Hermann der Cherusker, von bärtigen Teutonen begleitet, und führte die Fürsten und Krieger aus der deutschen Vergangenheit in buntem Gewühle aus der Walhalla herbei, um die zurückkehrenden jungen Helden zu begrüßen, die er nach schwungvoller, begeisterter Anrede mit Eichenkränzen — den nordischen Lorbeeren — schmückte.

Bei dem am Abend sich anschliessenden Kommers begrüßte der Vorsitzende des Architektenvereins nochmals die siegreich heimgekehrten jungen Kollegen mit kurzen, warmen Worten, während der Liedervater des Motivs wehmüthig der Gefallenen, und der älteste der Geladenen der aufopfernden Theilnahme und Unterstützung von Seiten der zurückgebliebenen Fachgenossen anerkennend und dankbar gedachte. Allerhand ernste und launige Vorträge schlossen sich hierauf in gewohnter Weise an und die allgemeine Heiterkeit war der beste Beweis dafür, wie wohl sich die Heimgekehrten nach des Krieges Mühen und Schrecken wieder im Kreise der treuen Kollegen fühlten.

— H. —

Berichtigung.

In No. 24 in dem Aufsatz: „Berechnung von mehrfachen Fachwerken“ muss es heissen in der 4. Formel:

$$Z(x) = \frac{M(x) - N(x-1)c}{y(x)}$$

wobei c der normale Abstand der Diagonale $N(x-1)$ vom oberen Knotenpunkt x ist.

Die dort angegebene Formel würde nur gelten, wenn man $P(x)$ vernachlässigen dürfte. In Folge dessen nimmt u. A. die Formel I folgende Gestalt an:

$$V(x) - \frac{M(x) \delta y(x+1)}{y(x) z} = \frac{N(x)}{n(x)} \left\{ y(x) + 2 \delta y(x+1) \right\} + N(x-1) \left\{ \frac{y(x-1) + 2 \delta y(x+1)}{n(x-1)} + \frac{c \cdot \delta y(x+1)}{y(x) z} \right\}$$

Noch muss ich ausdrücklich bemerken, dass der Träger in Fig. V ohne alle Vernachlässigungen berechnet, vorstehende Berichtigung also ohne allen Einfluss auf die Grösse der Kräfte desselben ist.

C. Reymann.

Bauwissenschaftliche Litteratur.

April, Mai, Juni 1871.

- Antenheimer, F., Aufgaben über mechanische Arbeiten f. Gewerbeschulen u. angehende Techniker. 8. Stuttgart. 12 Sgr.
- Bau-Polizei-Ordnung, neu revidirte, f. die Stadt Stettin. 8. Stettin. 10 Sgr.
- Bedingungen zur Uebernahme von Bauarbeiten und zur Lieferung von Baumaterialien. 8. Halle. 6 Sgr.
- Börsch, Dr. O., Die Nivellir-Instrumente des mathemat.-mechanischen Institutes von F. W. Breithaupt & Sohn in Cassel, ihre Beschreibung, Prüfung und Berichtigung, sowie Anwendung. Mit 11 Taf. Abbildgn. 4. 2 Thlr.
- Bürkli-Ziegler, A., Die Wasserversorgung der Stadt Zürich. Mit 1 Plan u. 6 Fig.-Taf. 8. Winterthur. 1 Thlr.
- John Cockerill, Portefeuille de. Nouvelle série. Machines de tout genre. — Locomotives et Matériel de chemins de fer. — Ponts en fer. — Navires à vapeur. — Dragueurs. — Machines Outils etc. etc. 100 Taf. Fol. u. 6 Bd. Text. 4. Kplt. in 5 Liefer. à 6 Thlr.
- Denkmäler der Baukunst. Herausgegeben von Studirenden der Bau-Akademie zu Berlin. Lief. 4. Altchristliche Baukunst. Bl. 1—12. Fol. Berlin. 25 Sgr.
- Ernst, G., & F. Gottsleben, Handbuch für Geleise-Anlagen zum theoretischen u. praktisch. Gebrauche. 8. Wien. 2 Thlr. 12 Sgr.
- Fischer, C., Die Rheinbrücke zwischen Mannheim u. Ludwigshafen. 4. Mit Atl. v. 36 Taf. in Fol. Karlsruhe. 4 Thlr.
- Flattich, W., Der Hochbau von Eisenbahnen mit Beziehung auf den Eisenbahnbetrieb. 1. Heft. Fol. Wien. 5 Thlr.
- Formen-Elemente aus der gesammten Ornamentik für Architekten, Baugewerksmeister, Kunst- und Gewerbetreibende etc., sowie für Akademiker, Polytechniker, Bau- Gewerbeschüler etc. Gesammelt, entworfen u. gezeichnet von Architekt Hittenkofer. Vollständig in 5 Lief. mit 25 lith. Taf. Fol. Leipzig. Jede Lief. 1 Thlr.
- Gladbach, E., Vorlegeblätter zur Bau-Konstruktionslehre. 5—8 Heft. 4. Zürich. 1 1/2 Thlr.
- Gräbner, J., Tafeln zur Berechnung des kubischen Inhaltes von Quadersteinen nach dem Metermaass. 8. München. 1 1/2 Thlr.
- Hecht, H., Kurventafel zum Traciren von Eisenbahnen, Chausseen etc. 8. Braunschweig. 12 Sgr.
- Heusinger von Waldegg, E., Handbuch für spezielle Eisenbahntechnik. 1. Bd. Der Eisenbahnbau. 2. Hälfte. 2. Aufl. 8. Leipzig. 4 Thlr. 20 Sgr.
- Jahrbuch über d. Leistungen n. Fortschritte auf dem Gebiete der praktischen Baugewerbe. Hrsg. unter Mitwirkg. v. Gottschalk, Huck, Jähn etc. Red. v. H. Zwick. 1. Jahrg. 1870. 8. Leipzig. 2 Thlr. 27 Sgr.
- Kerl, B., Abriss der Thonwaaren-Industrie. 8. Braunschweig. 2 1/2 Thlr.
- Knapp's, G., Grosses Vorlagenwerk aus dem Gesamtgebiete der Bau-, Ingenieurwissenschafts- und Gewerbekunde. Heft I. Gründungen. Heft II. Schlosser-, Schmiede-, u. Klempner-Arbeiten. Mit je 5 Taf. Fol. Halle. Jedes Heft 24 Sgr.
- Kronauer, J. H., Die Rigi-Eisenbahn mit Zahnbetrieb. Mit 3 Fig.-Taf. 8. Winterthur. 12 Sgr.

Durch einen unglücklichen Zufall hat sich der Druck am Mittwoch Nachmittag zur rechtzeitigen Ausgabe zu bringen.

Kommissions-Verlag von Carl Beeltz in Berlin.

Lützow, C. F. A. von, Die Meisterwerke der Kirchenbaukunst. 2. Aufl. 8. Leipzig. 2 1/2 Thlr.

Menzel, C. A., Der Ban der Feuerungsanlagen für häusliche, technische u. gewerbliche Zwecke. Mit 300 Holzsch. 2. Aufl. 8. Halle. 1 Thlr. 10 Sgr.

Ornamente aus der Blüthezeit italienischer Renaissance (Intarsien). Original-Aufnahme von Valentin Teirich. Vollständig in 5 Heften. 1. Heft: Chorstühle aus Florenz, Bologna etc. und Thür im Saale des Cambio in Perugia in 5 Bl. Farbendruck. Fol. Wien. 2 Thlr. 10 Sgr.

Reber, F., Kunstgeschichte des Alterthums. 8. Leipzig. 3 Thlr.

Rebhann, G., Theorie des Erddruckes und der Futtermauern, mit besonderer Rücksicht auf das Bauwesen. 8. Wien. 5 1/2 Thlr.

Reinigung und Entwässerung Berlin's. Einleitende Verhandlungen u. Berichte über mehr auf Veranlassung des Magistrats angestellte Versuche u. Untersuchungen. 4 Hefte. Mit Abbildgn. u. Tab. 8. 2 Thlr. 10 Sgr.

— Dasselbe. Anhang I. 8. 1871. 1 Thlr. 15 Sgr.

Sax, E., Die Oekonomie der Eisenbahnen. 8. Wien. 10 Sgr.

Scharath, W., Entwurf einer Mahl-, Stampf-, Oel- und Sägemühle. Mit 8 Taf. Fol. Halle. 24 Sgr.

Schmidt, E., Der Erdkunstabau auf Strassen und Eisenbahnen. 1. Theil: Futtermauern u. Durchlässe. 8. Leipzig. 1 Thlr. 20 Sgr.

Schwabe, H., Ueber das englische Eisenbahnwesen. Mit Karte. 8. Berlin. 1 Thlr. 10 Sgr.

Statz, V., Gothische Einzelheiten. 8 Theile. Fol. Lüttich. 38 1/2 Thlr.

1. Thl.: Altäre, Tische in Stein etc. 26 Taf. m. Text. 6 3/4 Thlr.

2. Thl.: Altäre in Stein. 20 Taf. m. Text. 5 Thlr.

3. Thl.: Monumente in Stein. 31 Taf. m. Text. 6 3/4 Thlr.

4. Thl.: Chöre, Orgeln, Messpulte, Kanzeln etc. in Tischlerarbeit. 18 Taf. m. Text. 3 3/4 Thlr.

5. Thl.: Holzschnitzereien. 14 Taf. m. Text. 2 1/2 Thlr.

6. Thl.: Gold-, Silber- u. Kupferarbeiten. 38 Taf. m. Text. 7 1/2 Thlr.

7. Thl.: Glasfenster. 38 Taf. m. Text. 3 1/2 Thlr.

8. Thl.: Wandmalerei. 15 Taf. m. Text. 3 1/2 Thlr.

Straube, A. u. W. Laué, Entwürfe ausgeführter Vergnügungslöke. Mit 12 Taf. Fol. Halle. 1 1/2 Thlr.

Veitmeyer, L. A., Vorarbeiten zu einer zukünftigen Wasserversorgung der Stadt Berlin. 8. Mit Atlas v. 13 Plänen u. Zeichnungen. Fol. Berlin. 10 Thlr.

Wehrle, F., Projektive Abhandlung über Steinschnitt, dargestellt und erläutert durch eine Anzahl der wichtigsten und schwierigsten Konstruktionen von Mauerflächen, Gewölben und Treppenbau. 6. Lief. Zürich. 1 1/2 Thlr.

Winkler, E., Vorträge über Eisenbahnbau. 1. Heft. Der Eisenbahnbau. 2. Aufl. 1. Lief. 8. Prag. 26 Sgr.

Personal-Nachrichten.

Preussen.

Ernannt: Der Baumeister Knoche zu Stendal zum Eisenbahn-Baumeister an der Hannoverschen Staatsbahn in Hannover.

Am 24. Juni c. haben das Baumeister-Examen bestanden: Adolph Goering aus Hildesheim; Joseph Stübgen aus Hülchrath; — das Bauführer-Examen: Constantin Sugg aus Rauden; Stephan Engelmeyer aus Westerloh.

Am 1. Juli c. treten in den Ruhestand: Der Baurath Wilmanns in Berlin und der Bauinspektor Nicolai in Demmin.

Gestorben: Der Regierungs- und Baurath Hirschberg in Magdeburg.

Württemberg.

Gestorben: Der Stadtbaumeister August Löscher zu Oehringen.

Brief- und Fragekasten.

Hrn. X. Y. Z. in Berlin. — Wollen Sie nicht lieber vorziehen Ihre Anonymität aufzugeben, um eine persönliche Besprechung der von Ihnen angeregten Fragen mit uns zu veranlassen?

Techniker der Bergisch Märkischen Eisenbahn. Eine Aufnahme der uns von Ihnen mitgetheilten Details über das Verfahren Ihrer vorgesetzten Behörde bei Auszahlung von Diäten an die im Felde stehenden Techniker, ohne dass Sie uns gegenüber Ihren Namen nennen, widerspricht unsern Grundsätzen. Es wird uns, wenn Sie eine derartige Mittheilung als eine vertrauliche behandelt wissen wollen, selbstverständlich durchaus fern liegen, die Quelle derselben anzugeben.

Hrn. H. B. in Saarbrücken. — Erfahrungen über die Vorzüge der von den Hrn. Schneider & Bürkner empfohlenen modifizirten Ringöfen für Ziegel- und Kalkbrennerei, also ein Urtheil über dieselben stehen uns nicht zu Gebote. Ein solches zu fällen möchte Sache der Spezialisten auf diesem Gebiete sein.

Beiträge mit Dank erhalten von den Hrn. Dr. W. in Kaiserslautern, G. in Berlin, D. in Stettin.

Beim Hülfskomité für die im Felde stehenden Architekten etc. sind ferner an einmaligen Beiträgen eingegangen:

Stettin: Stein 200 Thlr.

dieser Nummer so verspätet, dass es nicht gelungen ist, sie am Mittwoch Nachmittag zur rechtzeitigen Ausgabe zu bringen. Wir bitten dieses Versäumniss freundlichst zu entschuldigen.

Druck von Gebrüder Fickert in Berlin.